



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Tramvia e circulation douce

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Tramvia e circulation douce / F. Alberti. - In: CONTESTI. - ISSN 2035-5300. - STAMPA. - (2008), pp. 52-58. (Intervento presentato al convegno Giornata di studio sul nuovo Piano strutturale di Firenze / Comune di Firenze, Assessorato all'Urbanistica - Dipartimento di Urbanistica e pianificazione territoriale, Università di Firenze tenutosi a Firenze, Aula Magna del Palazzo di S. Clemente, V. P.A. Micheli 2 nel 12.12.2007).

Availability:

This version is available at: 2158/716726 since:

Publisher:

All'insegna del Giglio

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)



RIVISTA DEL DIPARTIMENTO DI URBANISTICA E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO, UNIVERSITÀ DI FIRENZE

CONTESTI

CITTA' TERRITORI PROGETTI

IL NUOVO PIANO DI FIRENZE

supplemento al
n. **2/2007**

Atti della "Giornata di studio
sul nuovo Piano strutturale di Firenze"

CONTESTI

C I T T À T E R R I T O R I P R O G E T T I

Rivista del Dipartimento
di urbanistica e pianificazione del territorio
Università di Firenze

supplemento al n. 2/2007



**Università degli studi di Firenze – Facoltà di architettura
Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio**

Direttore

Raffaele Paloscia

Professori ordinari

Giandomenico Amendola, Paolo Baldeschi, Gabriele Corsani, Gian Franco Di Pietro, Raimondo Innocenti, Alberto Magnaghi, Riccardo Mariani, Marco Massa, Maurizio Morandi, Giancarlo Paba, Raffaele Paloscia, Giorgio Pizziolo, Giulio G. Rizzo, Francesco Ventura, Maria Concetta Zoppi.

Professori associati

Matilde Carrà, Giuseppe De Luca, Enrico Falqui, Paolo Giovannini, Pietro B. Giorgeri, Gianfranco Gorelli, Biagio Guccione, Manlio Marchetta, Carlo Natali, Francesco Pardi, Massimo Preite, Alberto Ziparo.

Ricercatori

Roberto Budini Gattai, Michelangelo Caponetto, Carlo Carbone, Leonardo Chiesi, Claudio Fagarazzi, David Fanfani, Giulio Giovannoni, Massimo Grandi, Fabio Lucchesi, Susanna Magnelli, Daniela Parducci, Monica Passalacqua, Paolo Pecile, Camilla Perrone, Daniela Poli, Rosetta Ragghianti, Rossella Rossi, Claudio Saragosa, Ferdinando Semboloni, Lorenzo Vallerini.

Personale tecnico e amministrativo

Pasquale Bellia, Gianna Celestini, Luigia Covotta, Fortunato Faga, Stefania Francini.

Rivista del Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio

Periodico semestrale. Autorizzazione Tribunale di Firenze n. 4364 del 9/02/94

Direttore responsabile: Marco Massa

Redazione: Giandomenico Amendola, Paolo Baldeschi, Gabriele Corsani, Massimo Grandi, Marco Massa, Maurizio Morandi, Carlo Natali, Giancarlo Paba, Daniela Poli.

Cura redazionale: Donatella Donatini

Indirizzo redazione: Dipartimento di urbanistica e pianificazione del territorio, via Micheli, 2; 50121 Firenze; *e-mail* dipurb@unifi.it

Progetto grafico e impaginazione: All'Insegna del Giglio s.a.s.

Edizione e distribuzione: All'Insegna del Giglio s.a.s.

via della Fangosa, 38; 50032 Borgo S. Lorenzo (FI)

tel. +39 055 8450216; fax +39 055 8453188; *e-mail* redazione@edigiglio.it

In copertina: Piano strutturale, quadro conoscitivo, tavola 11, *Clivometria*.

Il presente supplemento è stato realizzato con il contributo del Comune di Firenze.

ISBN 978-88-7814-376-0

© 2007 All'Insegna del Giglio s.a.s.

Chiuso in redazione nell'aprile 2008

Stampato a Firenze nel maggio 2008

Tipolitografia Toccafondi

Indice

Atti della "Giornata di studio sul nuovo Piano strutturale di Firenze"
a cura di Pietro Giorgieri, Marco Massa, Mariella Zoppi

- 6 Introduzione
Mariella Zoppi
- 10 I contenuti disciplinari del piano strutturale
Gaetano Di Benedetto
- 16 Sulle questioni del dimensionamento del piano strutturale di Firenze
Giuseppe De Luca, Roberto Costantini, Luca Angeli
- 21 2004-2007: le trasformazioni del piano strutturale
Giorgio Pizziolo
- 25 Nuove forme del rapporto pubblico/privato: il bando di evidenza pubblica
Marco Massa
- 30 Nuove centralità, riqualificazione urbana e progetto locale
Pietro Giorgieri
- 35 Le trasformazioni delle aree dismesse: dalle regole del piano regolatore agli interventi del piano strutturale
Raimondo Innocenti
- 38 Il nuovo piano strutturale di Firenze
Gianni Biagi
- 44 Le previsioni per il sistema della mobilità
Manlio Marchetta
- 52 Tramvia e *circulation douce*
Francesco Alberti
- 59 Il ruolo dell'università e delle istituzioni culturali nell'area fiorentina
Carlo Carbone
- 69 Le trasformazioni del commercio e del turismo
Paolo Pecile
- 80 L'Arno e il sistema del verde
Biagio Guccione
- 82 Il piano strutturale di Firenze, estrema torsione della politica toscana di governo del territorio
Paolo Baldeschi
- 87 Considerazioni di metodo sul piano strutturale di Firenze per un possibile dialogo tra pianificazione e diritto
Matilde Carrà
- 92 Quadro conoscitivo e contenuti del piano
Carlo Natali
- 97 Tavole

Tramvia e *circulation douce*

Francesco Alberti

L'organizzazione di forme di mobilità alternative al mezzo privato su gomma ha assunto in Europa un peso crescente nella pianificazione e nelle politiche di trasformazione urbana, in particolare dopo la pubblicazione nel 1994 della carta di Aalborg sulla 'città sostenibile'¹. È il tema dei nuovi sistemi integrati del trasporto pubblico e di quella che in area francese viene definita la *circulation douce* e in Italia – più prosaicamente – 'mobilità elementare': vale a dire la mobilità delle persone che si spostano a piedi, in bicicletta, ma anche su sedia a ruote, sui pattini, in carrozzina, eccetera.

Talvolta si parla tout court di 'mobilità sostenibile', espressione per la verità piuttosto ambigua, che occorre utilizzare con cautela (ad essa, per inciso, è stato recentemente intitolato nel comune di Firenze il nuovo ufficio preposto alla progettazione delle piste ciclabili: in questo caso, però, si tratta di un'interpretazione eccessivamente prudentiale e riduttiva). L'ambiguità sta nell'accostamento tra il concetto di 'sostenibilità', che rimanda a una comprensione olistica dei problemi proiettata sulla lunga durata, e un campo d'azione tradizionalmente settoriale, come appunto il campo della mobilità urbana. Infatti, quello che emerge dalla

carta di Aalborg e dall'esperienza dei paesi che l'hanno ispirata o che poi ne hanno applicato con maggior determinazione i principi, è che, se si vuole traghettare la mobilità urbana nell'orizzonte della città sostenibile, occorre innanzitutto superare l'approccio tradizionale per settori a favore di una visione complessa e integrata della città e del territorio – e quindi poi di un *modus operandi* improntato all'interdisciplinarietà e con una forte regia pubblica. La parola chiave – spesso abusata, come d'altra parte 'sostenibilità' – è appunto 'integrazione'. A vari livelli:

- integrazione fra tutte le politiche che hanno effetti sull'uso del territorio, a cominciare ovviamente dal coordinamento fra pianificazione generale e pianificazione dei trasporti;
- intermodalità, ovvero integrazione 'orizzontale' tra le diverse forme di mobilità pubblica e privata;
- integrazione strettissima, in particolare, tra le forme 'più sostenibili' – il trasporto pubblico e la *circulation douce*, appunto – in modo che possano rappresentare insieme un'alternativa credibile all'automobile e presentarsi ai cittadini come proposta complessiva d'un modo diverso di vivere e circolare in città.



Simulazione al computer della proposta di inserimento della tramvia in via dello Statuto.

Tutti e tre i livelli d'integrazione, e soprattutto l'ultimo, hanno bisogno di una stretta continuità fra programmazione strategica, pianificazione operativa e progettazione degli interventi, per poi materializzarsi nell'integrazione e nella continuità fisica tra spazi pubblici e tracciati. È in questo processo continuo, teso a costruire e poi a dar corpo a visioni di futuro che vanno ben oltre la semplice posa di binari, cartelli stradali o rastrelliere lungo un percorso, che la partecipazione dei cittadini diventa essenziale, fuori da ogni retorica, nella legittimazione delle scelte. Come ha scritto Patrik Duguet, progettista del Boulevard intercommunal du Parisis, a nord di Parigi, «Con uno sguardo rinnovato all'urbano, il lavoro sulle infrastrutture di trasporto, sugli spazi legati agli spostamenti, privilegiando i modi dolci [...] è uno dei modi di 'civilizzare' la città contemporanea, di riflettere sui ruoli sociali e politici dello spazio pubblico [...]. La concertazione, che riattualizza l'azione pubblica, permette di iscrivere il progetto urbano in una direzione di sviluppo sostenibile»².

Il nuovo piano strutturale di Firenze dedica molto spazio a questi temi. La «riduzione della febbre della mobilità»

è uno dei suoi obiettivi fondamentali. I sette «capisaldi strategici» fissati dal piano, sostanzialmente equiparati dalla disciplina ad invarianti strutturali, riguardano tutti la mobilità e quattro di questi sono dedicati alla valorizzazione del trasporto pubblico integrato su ferro (treni metropolitani e tramvia) e della mobilità elementare³.

Nel tentativo di commisurare i contenuti del piano, al di là dell'enunciazione degli obiettivi e dei capisaldi strategici, con i principi base d'integrazione appena richiamati, una prima difficoltà deriva dal fatto che mentre alcune indicazioni sono riportate sia nella relazione, sia nelle norme, altre – la maggioranza – non trovano riscontro nella parte normativa; il che fa ovviamente pensare che si sia voluto distinguere tra prescrizioni vere e proprie e raccomandazioni non prescrittive. In ogni caso le indicazioni cogenti per la redazione del regolamento urbanistico appaiono alla fine piuttosto scarse.

Per quanto riguarda il primo livello di integrazione, e in particolare il raccordo fra scelte urbanistiche e infrastrutturali, il contributo più significativo del piano è dato dalla norma (art. 17) che prescrive di collocare le



(Le immagini che illustrano l'articolo sono tratte da F. Alberti, Tramvia di Firenze. Proposta di inserimento urbano della Linea 3, 2007).

Sezione tipo del progetto definitivo della linea 3 della tramvia sull'asse Statuto-Leopoldo (sopra), a confronto con la soluzione alternativa per il passaggio su via dello Statuto (sotto).

funzioni pubbliche o private maggiormente attrattive di traffico a una distanza dalle fermate del trasporto collettivo su ferro non superiore a 300 metri. Essa però appare incompleta laddove non stabilisce una relazione temporale obbligata tra la realizzazione dei poli attrattori e l'attivazione delle nuove fermate previste per il servizio ferroviario metropolitano o lungo le linee tramviarie in progetto. È evidente – anche perché si tratta di un problema ben conosciuto a Firenze e in tutta l'area metropolitana – che il mancato coordinamento tra l'attuazione delle previsioni urbanistiche e gli interventi necessari per renderli accessibili con i mezzi pubblici rischia di rimandare sine die il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità fissati nello stesso piano strutturale.

Indirettamente, poi, la norma mette in luce le carenze della programmazione che sta dietro ai tracciati oggi in cantiere o in via di cantierazione. A parte il caso, più volte sollevato dai giornali e dai comitati civici, del mancato servizio all'ospedale di Torregalli da parte della linea 1, occorre rilevare come anche altri poli attrattori, in particolare il palazzo di Giustizia (di cui si prevede l'apertura nel corso del 2008, così come per l'adiacente nuova sede della Cassa di risparmio di Firenze) o il nuovo Meyer (che stranamente non figura nella cartografia del piano, ma è già in funzione), non saranno serviti dalla prima tranche della rete, ma da raccordi e prolungamenti

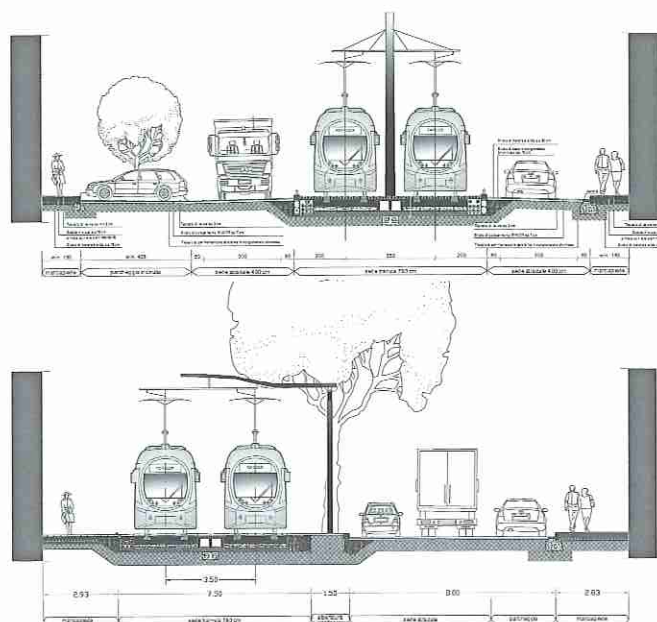
Proposta di inserimento della tramvia in via dello Statuto.

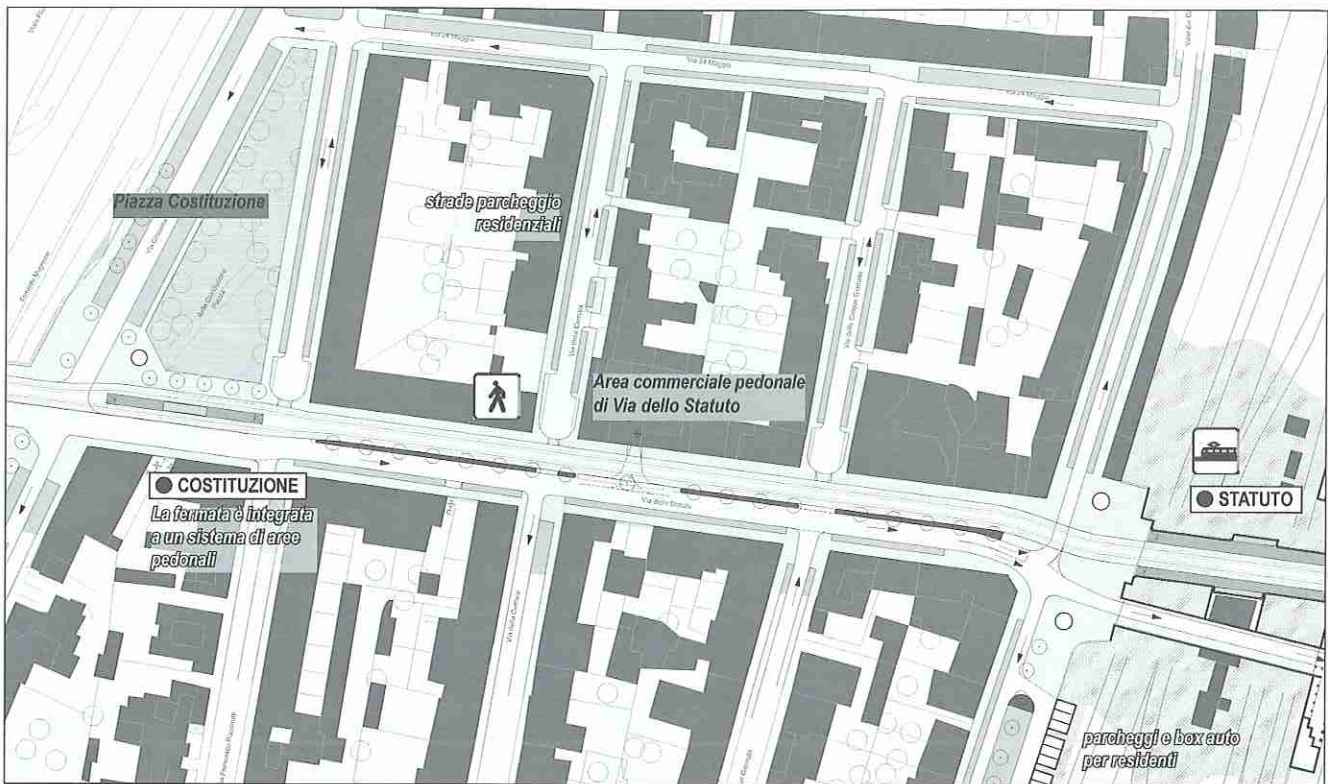
ad hoc inseriti successivamente, che richiederanno molti anni prima di essere realizzati. Altre aree destinate ad accogliere in futuro funzioni importanti come l'ex panificio militare o l'area ex Mukki ai Macelli (che ospiterà un campus per studenti stranieri) sono al di fuori della regola dei 300 metri⁴.

Da segnalare, infine, la scomparsa dallo schema generale della tramvia di uno dei rami che figuravano nella versione del piano strutturale adottata nel 2004. È il tratto da viale Talenti all'Isolotto che avrebbe dovuto attraversare l'Utoe 9, dove non sono previsti – è vero – nuovi poli metropolitani, ma esiste comunque un bacino di 30.000 abitanti, destinati ad aumentare, secondo le previsioni del piano, a circa 34.000. La scelta, in questo caso, non è strategica ma, per certi aspetti, obbligata: l'interramento della linea 1 all'altezza di via Foggini – deciso in variante alle prime ipotesi di progetto – rende infatti tecnicamente assai problematica la diramazione dal viale Talenti verso via Canova e l'Isolotto.

Il secondo tipo d'integrazione cui abbiamo fatto riferimento è l'integrazione modale, cioè la definizione di una strategia unitaria per tutte le componenti del sistema mobilità – pubbliche e private, su gomma o su rotaia. Il quadro generale proposto dal piano strutturale è quello derivante dal Prg '98, aggiornato allo stato dell'arte delle decisioni tecniche e politiche assunte negli ultimi anni in tema di mobilità. In questo quadro, il modello d'integrazione perseguito per il trasporto pubblico su ferro resta chiaro, nonostante le modifiche e la presenza di settori urbani 'scoperti'. Non lo è invece il modello di circolazione interno all'area urbana che si avrà quando la tramvia sarà in funzione, né per quanto riguarda i servizi pubblici su gomma⁵, né tanto meno per quanto riguarda la mobilità privata. In altre parole, la progettazione della tramvia non è stata accompagnata, come sarebbe stato necessario, da una contestuale riforma della mobilità nel suo complesso, ma ha proceduto rinviando fino all'ultimo la soluzione dei punti critici, che ha quindi richiesto la messa a punto di numerose varianti ai progetti e l'impegno di risorse aggiuntive⁶.

Un accenno, infine, alla 'rete gerarchizzata della sosta, orientata allo sviluppo della mobilità elementare' (art. 16 Nda), per sottolineare il carattere più competitivo che di supporto, rispetto ai mezzi pubblici, di gran parte dei 'parcheggi di corrispondenza' esistenti e previsti lungo la cerchia





dei viali, nonché il ruolo di attrattori di traffico svolto da alcuni 'parcheggi di servizio' (primi fra tutti quelli presso l'ospedale di Careggi). La recente vicenda del parcheggio di piazza Vittorio Veneto (ancora presente negli elaborati del piano strutturale, ma di fatto già stralciato per decisione del comune) evidenzia con chiarezza la dubbia gravidanza strategica di almeno alcune delle localizzazioni individuate.

Il terzo livello d'integrazione che definisce il campo della 'mobilità sostenibile' è quello che lega le reti del trasporto collettivo al sistema degli spazi pubblici in cui si esplica la mobilità elementare. Quest'ultima è una forma di mobilità diversa dalle altre, che include anche la sosta, l'indugio, la contemplazione oziosa di quello che succede intorno, la deviazione prodotta da un evento occasionale e tutta la gamma delle situazioni che rendono interessante la vita in città. Per questa ragione la *circulation douce* – compresa la mobilità ciclabile – non può essere costretta semplicemente entro aste sottese tra un'origine e una destinazione, come invece sembra suggerire l'insistenza di certe espressioni, fatte proprie dal piano strutturale, tipo 'rete' o 'sub-sistema della mobilità elementare o dei percorsi urbani' – mentre l'espressione 'spazio pubblico' è quasi assente dal piano (nella relazione compare in tutto tre volte). Ma soprattutto questa concezione 'idraulica' della mobilità elementare è affermata, in modo quasi violento, dalle realizzazioni anche recentissime (contemporanee e persino successive all'elaborazione del piano strutturale) di piste ciclabili, marciapiedi, attraversamenti pedonali, con il loro cor-

redo di segnaletica inutile, parapetonali e cordoli gialli: quell'insieme di segni casuali che già mezzo secolo fa Gordon Cullen definiva *paraphernalia*⁷.

Ora, «l'affermazione di uno standard diffuso della qualità urbana» è in realtà uno degli obiettivi strategici enunciati dal piano. Il quale parla di «un programma di promozione urbana delle periferie, che non consiste soltanto in una rigenerazione funzionale [...], o in limitati interventi di lifting degli spazi pubblici, ma è essenzialmente una rivoluzione nei modi con i quali si combinano gli elementi del puzzle insediativo».

Lascia quindi perplessi il fatto che tali affermazioni non diano poi luogo a indirizzi più specifici e addirittura non lascino traccia all'interno della disciplina del piano. Esiste anzi una norma (art. 37) dedicata alla «qualità formale delle strade decisive per l'immagine urbana», che sembra persino limitare la necessità di interventi specifici di riqualificazione solo ad alcune aste viarie evidenziate in un allegato, e non in funzione dell'integrazione tra i vari sistemi e il contesto urbano, ma, più banalmente, del raggiungimento d'«una soglia definita e irrinunciabile di qualità formale». Viene naturale domandarsi quale sia questa soglia, chi la debba definire e, soprattutto, se i recenti lavori della busvia in viale dei Mille o quelli in corso lungo il tracciato della futura linea 2 in via di Novoli siano da considerare al di sopra o al di sotto di questa soglia.

In assenza di criteri qualitativi definiti e cogenti, la tavola 8 allegata al piano strutturale, dedicata appunto

*Proposta di inserimento della tramvia
nel tratto Muratori-Statuto.*

al 'sub-sistema della mobilità elementare', perde molto della sua valenza strategica: anche perché le aree individuate come 'fulcri della rete' coincidono con aree già prevalentemente pedonali o a traffico limitato: i parchi, il centro storico, Campo di Marte. La localizzazione di eventuali zone o percorsi pedonali all'interno dei quartieri è infatti interamente demandata al regolamento urbanistico, ancora una volta senza alcuna prescrizione specifica né indicazione metodologica.

Né la tavola, né la relazione o le norme (e nemmeno le 'monografie' delle Utoe collinari) fanno poi riferimento ai percorsi pedonali extraurbani, la cui rete era stata ricostruita nello studio di Augusto Boggiano allegato al piano strutturale 2004: un tema e un lavoro che meritava invece di essere messo in evidenza e che dovrà assolutamente essere recuperato dal regolamento urbanistico.

In molte città europee, come noto, l'occasione storica per poter intervenire in modo contestuale e sistematico sulla qualità degli spazi stradali e di adeguare il paesaggio urbano alle nuove istanze della città sostenibile è stata fornita da programmi di adeguamento infrastrutturale, e in particolare dalla realizzazione di nuovi sistemi tramviari. Come ha scritto Bernard Reichen, «La constatazione dello slittamento d'un progetto tecnico verso un progetto urbano adattato alla situazione particolare d'una città è una presa d'atto che si può fare per tutti i progetti recenti. Quello che si chiama l'inserimento urbano nasconde la ricerca d'una moltiplicazione degli

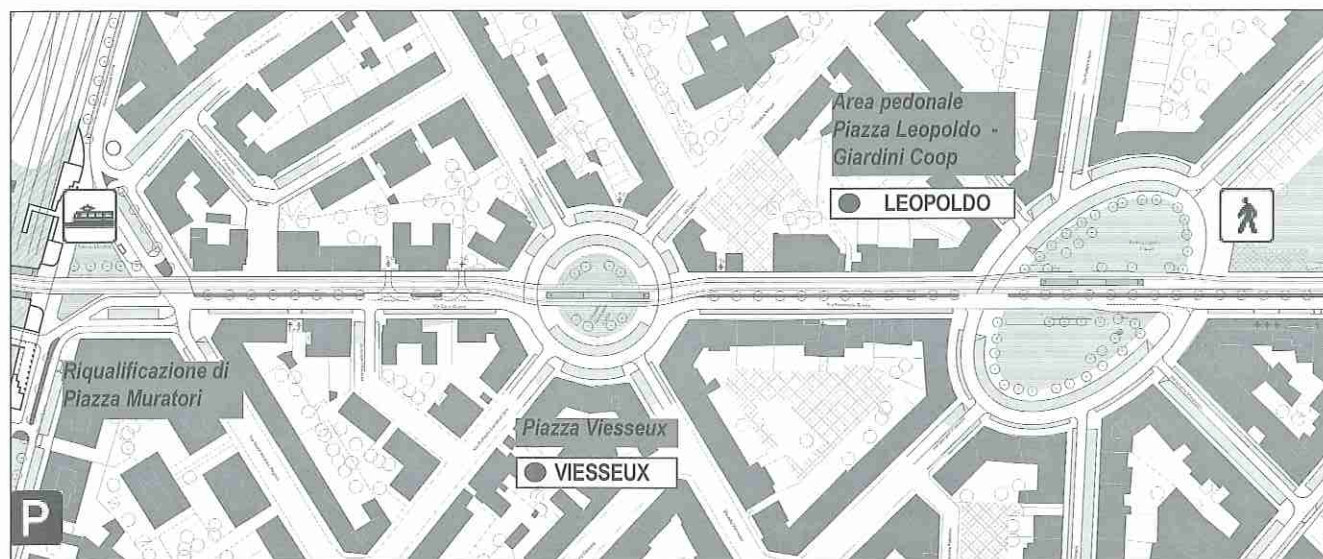
Proposta di inserimento della tramvia nel tratto Statuto-Dalmazia.

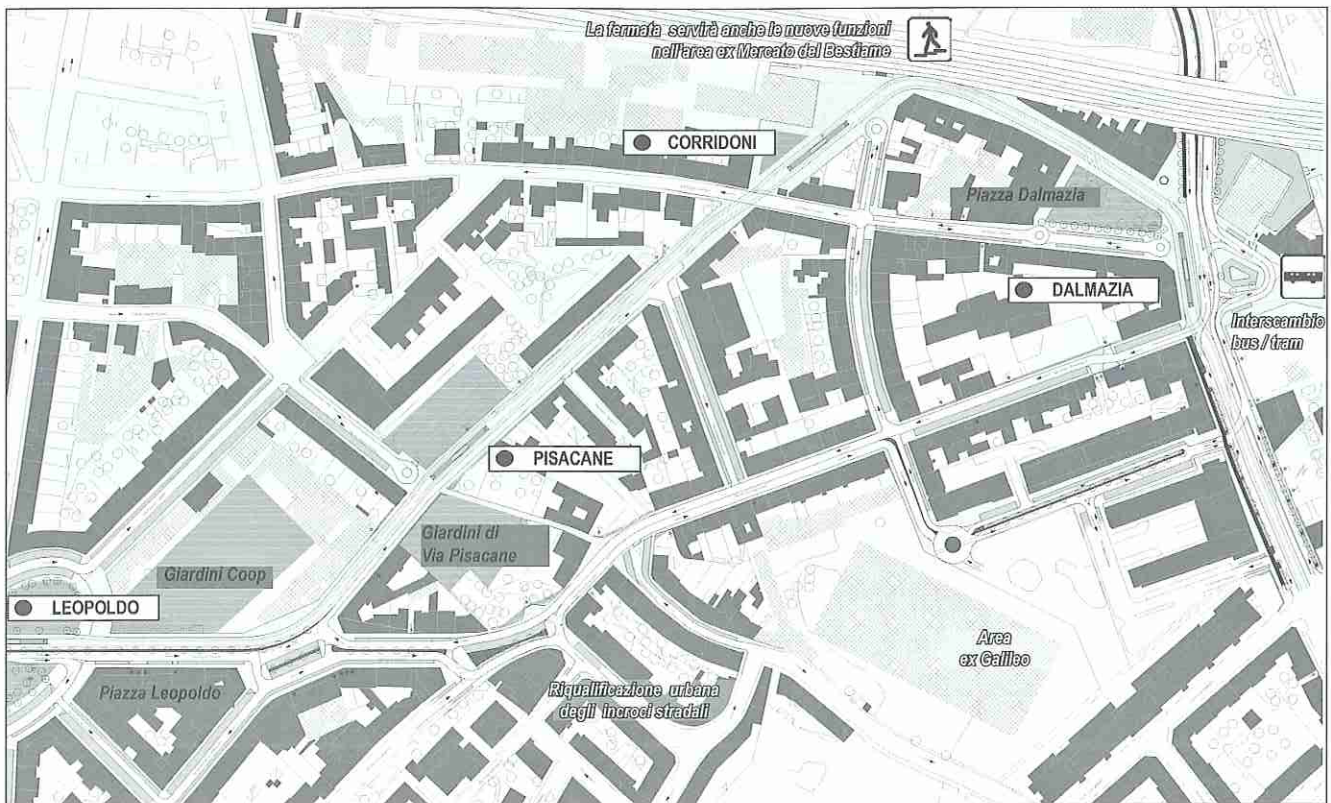
effetti indotti dal progetto. A tal punto che questo parametro dell'inserimento diventa spesso la premessa alla scelta del modo di trasporto»⁸.

Nella continuità fra programmi e progetti che caratterizza l'esperienza francese in questo campo, ci si è spesso affidati, per garantire i migliori risultati e ottimizzare il notevole impegno economico che l'intervento tecnico comporta, a concorsi di progettazione, oltre che all'istituzione di uffici ad hoc dotati di competenze multidisciplinari, aventi fra l'altro il compito di coordinare i progetti con le altre trasformazioni previste dagli strumenti urbanistici.

Quando nel 1993 il comune di Firenze fece la scelta a favore della tramvia 'francese' rispetto ad altre modalità di trasporto pubblico, richiamandosi fra l'altro esplicitamente al modello Strasburgo, sembrò chiaro che ci si volesse riferire non solo a una tecnologia innovativa, ma appunto a un'idea di qualità urbana – direi anzi di qualità della vita – che non si esaurisce nell'efficienza dei servizi di trasporto pubblico, ma la ricomprende.

Se ora confrontiamo le immagini delle linee realizzate in mezza Europa a partire dallo stesso modello – ad esempio le immagini che scorrono nei gazebo informativi recentemente allestiti dal comune – con le sistemazioni pressoché completate lungo viale Talenti (che di fatto ne hanno confermato il carattere anonimo, da strada di periferia) o coi disegni di progetto della linea 3 (in cui a dispetto dei proclami sulla mobilità elementare si assiste





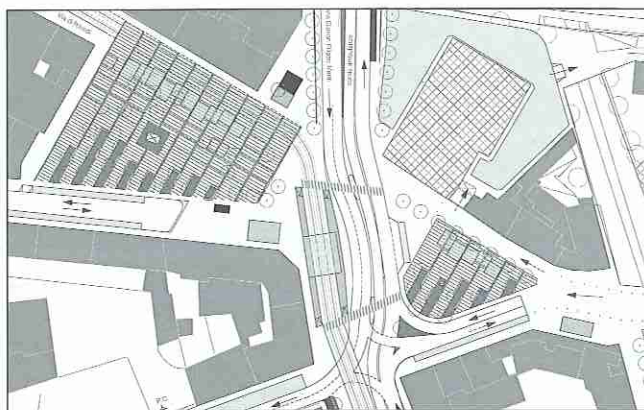
a una riduzione sistematica degli spazi pedonali) appare chiaro come nel passaggio tra obiettivi, strategie, piani e progetti, qualcosa di fondamentale si è perso – è il caso di dirlo – per strada. L'origine dell'errore risiede nella decisione di delegare in blocco a soggetti terzi la progettazione delle opere, riservando al comune solo un ruolo di controllo a latere, se non a posteriori, delle soluzioni individuate. La mancanza di una dialettica interdisciplinare è poi alla base di scelte inutilmente penalizzanti per la città, da cui derivano molti dei problemi, anche nei confronti della cittadinanza, di cui si legge sui giornali. A cominciare dalla larghezza della piattaforma tramviaria, che a parità d'ingombro dei tram non si capisce perché a Firenze debba essere di metri 7,50 contro i 6,50 di Bordeaux e i 6,00 di Bilbao: una differenza che naturalmente va a scapito di pedoni e ciclisti, alberi e posti auto, commercianti e residenti⁹.

Tutto questo travalica il tema specifico dell'inserimento urbano di un'infrastruttura e persino la sfera della mobilità sostenibile, investendo la questione del livello culturale che la città è in grado di esprimere, nel momento in cui dà forma al proprio futuro, nel panorama regionale, nazionale e internazionale; una città che, non dimentichiamolo, ha fra i suoi obiettivi quello di potenziare il proprio ruolo di centro mondiale della cultura e della formazione e intanto non si dimostra capace, nell'attuazione dei suoi progetti strategici, di stare al passo di Nantes o Clermont-Ferrand.

Il piano strutturale, che pure si attribuisce il compito di prefigurare «futuri modi di essere del territorio», non prende posizione su questi aspetti di fondo. Anzi, non affronta mai il tema tramvie se non in termini funzionalistici, come sistema di mobilità integrato al servizio ferroviario metropolitano. Di conseguenza non fornisce alcuna indicazione correttiva, neanche per le linee ancora da realizzare, rispetto all'impostazione rigidamente settoriale che sottende ai progetti in corso. Solo una raccomandazione (non riportata nelle norme) riguarda l'organizzazione dei nodi d'interscambio, affinché siano «attrezzati nel miglior modo possibile, sia funzionalmente che in termini di arredo urbano e servizi collaterali». Nient'altro. A dimostrazione di come il tema dell'inserimento urbano e del progetto integrato non sia – semplicemente – all'ordine del giorno.

In realtà, piano strutturale o meno, la questione è – nei fatti – all'ordine del giorno. Ce l'ha portata, a più riprese, il consiglio comunale, finora senza ottenere risultati apprezzabili; c'è stato lo studio condotto da chi scrive sull'inserimento urbano della linea 3; ci sono stati incontri pubblici, promossi ancora dall'università o da Legambiente: iniziative che provengono da chi continua a vedere nella tramvia una grande occasione per la città e che si adopra perché non vada sprecata. C'è poi, dall'altra parte, un forte dissenso sull'operazione, che unisce forze politiche di opposizione, residenti affetti da sindrome Nimby [not in my backyard] e cittadini insoddisfatti

Nuovo assetto di piazza Dalmazia e del mercato rionale: planimetria e modello 3d



dal modo con cui i progetti sembrano 'atterrare' sui loro quartieri, senza curarsi degli effetti. Limitarsi a sostenere, apoditticamente, che quella della tramvia è una battaglia per la modernità non è sufficiente, anche perché la modernità, per affermarsi, ha bisogno di strumenti, cioè di progetti, culturalmente aggiornati. Occorre quindi urgentemente un'iniziativa da parte della giunta, in cui si distingua, e si faccia capire la distinzione, tra il contenuto strategico dell'operazione – da difendere – e ciò che può, anzi deve, essere corretto.

Sottopongo agli amministratori la seguente proposta: un workshop tecnico, da tenersi quanto prima, con la parteci-

pazione di tutto lo staff che sta lavorando alle tre linee, degli altri tecnici comunali che si occupano di mobilità, e di un gruppo interdisciplinare di esperti provenienti da esperienze europee ben collaudate, ingegneri, architetti, urbanisti, paesaggisti e designer che abbiano conoscenze specifiche in tema di tramvie. Una settimana di lavoro full-time per ridisegnare i progetti, ovviamente senza stravolgerne la parte tecnica, ma lasciando aperta la possibilità di introdurre varianti significative, con il contributo dell'università e momenti di partecipazione. Un'esperienza che potrebbe rappresentare l'avvio di quei programmi di riqualificazione urbana – e di quella 'rivoluzione' – di cui parla il piano strutturale.

Note

¹ «Modelli sostenibili di mobilità urbana. Le città si impegneranno per migliorare l'accessibilità e sostenere il benessere sociale e lo stile di vita urbano pur riducendo la mobilità. È divenuto ormai imperativo per una città sostenibile ridurre la mobilità forzata e smettere di promuovere e sostenere l'uso superfluo di veicoli a motore. Sarà data priorità a mezzi di trasporto ecologicamente compatibili (in particolare per quanto riguarda gli spostamenti a piedi, in bicicletta e mediante mezzi pubblici) e sarà messa al centro degli sforzi di pianificazione la realizzazione di una combinazione di tali mezzi. I mezzi di trasporto individuali dovrebbero avere nelle città solo una funzione ausiliaria per facilitare l'accesso ai servizi locali e mantenere le attività economiche della città.» (Carta di Aalborg, parte I, Dichiarazione di principio: le città europee per un modello urbano sostenibile, punto 9).

² DUGUET P. (2002), "Boulevard intercommunal du Parisis", MAF-FIOLETTI S. e ROCCHETTO S. (a cura di), *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*, Luav - Il Poligrafo, Padova.

³ I capisaldi strategici individuati dal piano sono: assetto plurimodale del nodo ferroviario (art. 11); assetto plurifunzionale del nodo autostradale (art. 12); rete delle tramvie (art. 13); circonvallazione nord (art. 14); assetto dell'interconnessione stradale Firenze-Scandicci (art. 15); rete gerarchizzata della sosta, orientata allo sviluppo della mobilità elementare (art. 16); collocazione dei grandi attrattori in funzione della mobilità collettiva (art. 17).

⁴ In realtà, almeno per l'area ex Mukki, basterebbe una lieve modifica al tracciato della linea 3, con l'inserimento di una fermata presso via di Rifredi raggiungibile mediante sottopassaggio, per risolvere il problema. È questa una delle proposte inserite nello *Studio di inserimento urbano della Linea 3* consegnato da chi scrive all'amministrazione comunale nel marzo 2007 e presentato pubblicamente alla facoltà di architettura due mesi dopo (una sintesi è disponibile sul n. 8 della rivista on line

di Firenze University Press *Ri-vista*: www.unifi.it/ri-vista/). Altre proposte riguardano: a) l'asta Statuto-Leopoldo, con una soluzione che permetterebbe di conservare il filare centrale di alberi e di ampliare i marciapiedi (anziché ridurli); b) un nuovo sottopasso ferroviario parallelo all'esistente alla stazione Statuto, alternativo a quello previsto tra le vie Crispi e Paoletti; c) la riqualificazione di piazza Muratori e l'ampliamento (anziché la riduzione) dell'area pedonale in piazza Leopoldo; d) il passaggio di entrambi i binari della tramvia su via Pisacane (in luogo dello sdoppiamento su via Vittorio Emanuele II); e) un riassetto complessivo di piazza Dalmazia e del primo tratto di via R. Giuliani, incentrato sul potenziamento del centro commerciale naturale e sul disegno dell'interscambio bus-tram.

⁵ I primi studi di Ataf – di cui il piano strutturale dà conto – risalgono al 2006 e ad oggi non si è arrivati a definire una proposta complessiva di ridisegno delle linee degli autobus, che ovviamente non dovranno sovrapporsi alle direttrici tramviarie. Gli schemi resi noti prevedono servizi locali gravitanti su nodi d'interscambio con il tram, ma nessuna ipotesi specifica di assetto di tali nodi è stata ancora messa a punto.

⁶ Per citare i casi più eclatanti: modalità di accesso all'aeroporto, alla futura stazione Av e al policlinico di Careggi; snodo della fortezza da Basso; attraversamento delle principali arterie urbane da parte dei binari.

⁷ Cfr. "Counter-attack. The next stage in the fight against Subtopa", *Architectural Review*, n. 725, 1957.

⁸ REICHEN B. (2000), «Des villes nommées désir», Fondation pour l'Architecture, *Dynamic city*, Brussels.

⁹ La dimensione minima di legge è, per una tramvia del tipo di quella in costruzione a Firenze, m 5,80 per due binari. Volendo consentire, in caso di guasti all'alimentazione elettrica, l'uso della piattaforma tramviaria come corsia riservata per i bus, la larghezza minima è invece m 6,50.